ÉTUDES ET
RECHERCHES
EN TRANSPORTS

ORGANISATION ET FINANCEMENT DES SERVICES DE TRANSPORT EN COMMUN EN FRANCE

MICHEL BEAULÉ
LIETTE BEAULIEU

SYSTÈMES
DE TRANSPORT

Québec

90-01785/

Organisation et financement des services de transport en commun en France

Mission de monsieur Marc-Yvan Côté
Ministre des Transports du Québec
Responsable du développement régional

20 au 26 mai 1987

Dépôt légal, 3e trimestre 1988
Bibliothèque nationale du Québec
ISBN 2-550-18929-9

Gouvernement du Québec
Ministère des Transports

FICHE ANALYTIQUE DE RAPPORT

Titre et sous-titre du rapport
ORGANISATION ET FINANCEMENT DES SERVICES DE TRANSPORT EN COMMUN EN FRANCE

N° du rapport Transports Québec
RTQ-88-15

Rapport d'étape ☐ Rapport final ☒ An Mois Jour

N° du contrat

Auteur(s) du rapport
MICHEL BEAULE
LIETTE BEAULIEU

Date du début d'étude Date de fin d'étude

Coût de l'étude

Étude ou recherche réalisée par (nom et adresse de l'organisme)
Service du développement des politiques
Direction du développement du transport terrestres des personnes
700, boul. St-Cyrille Est (24e)
Québec (Québec) G1R 5H1

Étude ou recherche financée par (nom et adresse de l'organisme)
Ministère des Transports du Québec
700, boul. St-Cyrille Est
Québec (Québec)
G1R 5H1

But de l'étude, recherche et renseignements supplémentaires

Au moment de réorienter son programme d'aide aux réseaux de transport en commun, le ministère des Transports du Québec s'inspire des exemples étrangers afin d'identifier les formules susceptibles d'améliorer la productivité et la rentabilité des services existants et de répartir plus équitablement le coût entre les bénéficiaires.

Résumé du rapport

L'organisation des services de transport en commun urbain relève des collectivités locales. Les collectivités locales d'une agglomération forment une autorité organisatrice de transport, laquelle décide de la nature et du niveau de service ainsi que de la façon de le financer. L'exploitation des services proprement dite est confiée le plus souvent, par contrat, à un exploitant privé.

Le financement des services repose essentiellement sur les passagers (env. 50 %) et les employeurs (env. 25 %); la participation de ces derniers provient d'un prélèvement sur la masse salariale, le versement-transport, dont le taux est fixé par l'autorité organisatrice. Le Gouvernement contribue de deux façons: la réalisation des infrastructures (40 % du coût) et des subventions dans le cadre de contrats de productivité.

En région parisienne, le Gouvernement contribue non seulement à la réalisation des infrastructures, mais absorbe aussi 70% du déficit d'exploitation. Cette contribution financière s'accompagne toutefois d'un contrôle direct sur le budget d'exploitation et les décisions d'investissement. Quant aux employeurs, ils sont appelés à rembourser à leurs employés la moitié du coût des laissez-passer mensuels ou hebdomadaires en plus d'être assujettis au versement-transport.

L'organisation du transport scolaire relève des départements et, en milieu urbain, des autorités organisatrices de transport. On essaie d'intégrer autant que possible le transport des élèves aux services réguliers de transport en commun. Le financement provient d'abord d'une subvention gouvernementale (indexée annuellement); la contribution des élèves varie selon les régions et le solde est pris en charge par les collectivités locales.

Nbre de pages	Nbre de photos	Nbre de figures	Nbre de tableaux	Nbre de références bibliographiques	Langue du document ☐ Français ☐ Anglais	Autre (spécifier)

Mots-clés
immobilisations, décentralisation, transport scolaire, transport en commun urbain, autorité organisatrice de transport, exploitant, tarification, déficit, subventions versement-transport, employeurs, gouvernement, collectivités locales

Autorisation de diffusion
☑ Diffusion autorisée ☐ Diffusion interdite

Signature du directeur général

Date 88 10 6

V-1773 (85-05)

TABLE DES MATIERES

Page

1. INTRODUCTION 1

2. OBJECTIFS DE LA MISSION 5

3. ORGANISATION DES SERVICES DE TRANSPORT EN COMMUN 11

   3.1 Autorité organisatrice 14

   3.2 Exploitant 16

   3.3 Région parisienne 18

   a) Autorité organisatrice 19
   b) Exploitants 20

4. FINANCEMENT DU TRANSPORT EN COMMUN 23

   4.1 Situation d'ensemble 25

   4.2 Sources de financement 26

   a) Versement-transport 26
   b) Usagers 29
   c) Collectivités locales 30
   d) Gouvernement 30

   4.3 Région parisienne 33

5. TRANSPORT SCOLAIRE 37

   5.1 Organisation 39

   a) Autorité organisatrice 39
   b) Intégration des services de transport scolaire aux services réguliers 41

   5.2 Financement 42

   a) Gouvernement 42
   b) Elèves 42
   c) Collectivités locales 43

Page

6. AGGLOMÉRATIONS VISITÉES: LEURS PARTICULARITÉS 45

6.1 Lyon 47

a) Organisation et financement 47
b) Métro 50

6.2 Grenoble 51

a) Organisation 51
b) Tramway 53

6.3 Annecy 56

a) Réseau 56
b) Exploitation 58

7. CONCLUSION 61

ANNEXE I Programme de la mission 67

ANNEXE II Personnes rencontrées 75

ANNEXE III Documents reçus 79

ANNEXE IV Liste des participants 87

1. INTRODUCTION

1. INTRODUCTION

Au début des années 1970, le gouvernement du Québec et le milieu municipal se sont orientés vers l'expansion des services de transport en commun urbain dans les grandes agglomérations. Ces efforts ont porté fruit. Aujourd'hui, les services de transport en commun atteignent un niveau inégalé, tant au plan de la quantité que de la qualité. Ce progrès a toutefois un prix, notamment pour le gouvernement québécois qui est devenu le principal soutien financier des réseaux de transport urbain.

L'état du développement des services au Québec appelle une révision des orientations passées. De ce point de vue, l'expérience française peut s'avérer fort pertinente. L'histoire récente du développement des transports urbains dans ce pays est en effet assez semblable à celle du Québec et les solutions retenues pourraient peut-être inspirer nos choix.

On y constate tout d'abord que l'accent, autrefois placé sur le développement des services, porte aujourd'hui sur l'amélioration de la productivité et la rentablisation des services existants. A l'appui de cette orientation nouvelle, la formule du contrat de productivité utilise l'aide financière gouvernementale pour inciter les réseaux à améliorer leur productivité et leur rentabilité. De même, des approches originales ont été mises au point pour faciliter l'échange d'informations techniques et la coopération entre les exploitants.

Au chapitre du financement, on constate que le gouvernement français fait en sorte de tirer le maximum d'effets de son aide financière. Même si cette aide est proportionnellement moins importante que celle du Québec, le gouvernement français réussit néanmoins à infléchir les actions dans le sens souhaité. Quant à la région parisienne, l'importante participation financière gouvernementale s'accompagne d'un contrôle direct sur les décisions d'investissement et d'exploitation.

Compte tenu de tout ce que nous avons pu observer et apprendre, cette mission a été une réussite. Ce succès est attribuable en grande partie à la qualité et à la chaleur de l'accueil de nos hôtes français. Il résulte également du travail de préparation et d'organisation réalisé par le personnel responsable de la coopération au sein de la Délégation générale du Québec à Paris. En ce domaine du transport des personnes, la France et le Québec ont beaucoup à apprendre l'un de l'autre; il est par conséquent souhaitable que les échanges soient maintenus et même intensifiés.

2. OBJECTIFS DE LA MISSION

2. OBJECTIFS DE LA MISSION

Depuis le début des années 70, le gouvernement du Québec et le milieu municipal ont orienté leurs efforts vers une expansion des réseaux de transport en commun.

Les municipalités, en prenant en charge le transport des personnes dans plusieurs agglomérations du Québec, ont contribué à la mise en oeuvre d'une telle politique.

Pour sa part, le gouvernement a utilisé la voie de l'incitation financière. Dès 1973, le gouvernement mettait en place un programme accordant aux organismes publics de transport une aide financière pour l'achat d'équipement. Ce programme a été élargi en 1976, puis en 1980, pour accroître la participation gouvernementale au coût des équipements et pour ajouter une contribution substantielle au coût de fonctionnement des services. Ce programme a contribué à accroître la quantité et la qualité des services offerts à la population.

Sans remettre en question le rôle essentiel joué par les services de transport en commun, il apparaît juste aujourd'hui d'envisager une révision de cette orientation des transports urbains axée sur l'expansion.

Plusieurs arguments incitent à s'engager dans de nouvelles voies. Non seulement les services ont-ils atteint un niveau sans précédent quant à la quantité offerte, mais encore sont-ils d'une qualité fort appréciable. De plus, les coûts occasionnés par l'expansion deviennent de plus en plus lourds. De surcroît, une réorientation s'avère néces-

saire afin de rééquilibrer les contributions des trois partenaires au financement: les collectivités locales, les usagers et le gouvernement. C'est qu'en effet ce dernier accorde plus de fonds au transport que les bénéficiaires directs, les usagers, et que les décideurs, les municipalités.

Dans un tel contexte de révision des orientations, il est utile de se tourner vers les expériences étrangères afin d'en tirer des enseignements qui peuvent servir à éviter des erreurs coûteuses et à faciliter la prise de décision.

A cet égard, la France possède une expérience intéressante en transport en commun urbain; de plus, ce secteur y a connu une évolution similaire à la nôtre. En particulier, le mode de financement instauré là-bas mérite d'être étudié en raison de son originalité. Enfin, le choix de la France comme lieu de mission s'appuie sur une longue tradition d'échanges franco-québécois, particulièrement en ce qui concerne le transport en commun urbain, un domaine où les échanges se sont intensifiés au cours des dernières années.

Le programme de la visite comportait des agglomérations dont les expériences de transport sont particulièrement originales. A ce titre, notons:

- **Paris** (plus de 10 millions d'habitants)

  Paris est d'une certaine façon à la France ce que Montréal est au Québec; outre sa vocation stratégique pour l'ensemble du pays, cette ville se caractérise par le rôle prépondérant assumé par l'État tant au niveau des mesures de contrôle que du financement;

- **Lyon** (1,1 million d'habitants)

  ville comparable à Montréal en ce qu'elle possède un métro (depuis peu) dont la construction se poursuit actuellement et qui représente un fardeau financier important;

- **Grenoble** (370 000 habitants)

  agglomération comparable à celle de Québec quant à sa taille; on y observe un mode de financement particulier car le tramway, dans une version moderne, y a été remis en service en septembre 1987;

- **Annecy** (105 000 habitants)

  agglomération où les pouvoirs publics ont récemment pris en charge les transports collectifs; les services offerts, tout comme leur organisation, font preuve d'une originalité certaine: utilisation de minibus, recours à la sous-traitance, intégration du transport adapté pour les personnes handicapées et du transport traditionnel à l'intérieur du service "biplus".

Bref, il s'agissait là de cas variés pouvant livrer en une courte période des enseignements nombreux et complémentaires. Ils rendaient compte des principales dimensions de l'expérience française en matière de transport en commun.

Le deuxième chapitre de ce rapport traite du mode d'organisation des services de transport en commun urbain tandis que le troisième chapitre est consacré à leur financement. Qu'il s'agisse d'organisation ou de financement, l'agglomération parisienne est un cas à part en raison de son rôle de premier plan au pays. Le quatrième chapitre passe en revue l'organisation et le mode de financement des services de transport scolaire. Enfin, la dernière partie du rapport décrit la situation du transport en commun dans les agglomérations visitées (autres que Paris): Lyon, Grenoble et Annecy.

3. ORGANISATION DE SERVICES DE TRANSPORT EN COMMUN

3. ORGANISATION DES SERVICES DE TRANSPORT EN COMMUN

L'exploitation des services de transport en commun dans les agglomérations françaises a longtemps été assurée par des transporteurs privés bénéficiant d'autorisations(1). Pendant plusieurs décennies, ceux-ci ont tiré des profits de leurs opérations jusqu'à ce que l'automobile leur livre la vive concurrence que l'on connaît encore aujourd'hui. Ainsi, leurs bénéfices ont diminué, puis ont fini par disparaître, entraînant une baisse de la quantité et de la qualité des services.

C'est pourquoi les collectivités locales se sont progressivement engagées dans le domaine du transport collectif urbain. D'abord, celles-ci ont versé une subvention forfaitaire au transporteur en difficulté avant d'en arriver à assumer la pleine responsabilité du service.

Aujourd'hui, deux traits dominants se dégagent de la structure des services de transport en commun français. En premier lieu, on note le pouvoir des collectivités locales de prendre en charge l'organisation des services de transport en commun urbain. En second lieu, on observe généralement une nette distinction entre l'autorité qui met sur pied les réseaux de transport et les responsables de l'exploitation de ces mêmes réseaux. En général, les pouvoirs publics locaux consti-

---

(1) Une autorisation est l'équivalent d'un permis de transport (accordé par la Commission des transports) au Québec.

tuent l'autorité organisatrice de transport. Cette dernière organise donc les services réguliers de transport des personnes et ce, en vertu de la Loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI) adoptée le 30 décembre 1982.

La LOTI est d'abord habilitante en ce qu'elle énonce les pouvoirs des autorités organisatrices de transport. Toutefois, cette loi affirme aussi le droit au transport à tout usager. Par le fait même, elle fait peser sur les pouvoirs publics la responsabilité d'assurer des services de transport à la population dans les limites imposées par les contraintes techniques et financières. La LOTI n'entraîne pas de changement notable dans le domaine du transport urbain puisque la prise en charge de ce secteur par les collectivités locales est presque entièrement effectuée; c'est plutôt dans le transport inter-urbain que la LOTI impose des changements étant donné qu'elle oblige les régions ou les départements à en assumer la responsabilité.

3.1 Autorité organisatrice

Dans le cas du transport urbain, l'autorité organisatrice de transport (A.O.T.) est généralement une commune ou un regroupement de communes. Ce rôle implique l'entière responsabilité de l'organisation des services de transport en commun: délimiter le périmètre du territoire à desservir, décider du type et du niveau de service, en assurer le financement. Ce n'est que dans de rares exceptions (habituellement dans de petites agglomérations) qu'un transporteur privé définit lui-même la nature des services.

Dans l'ensemble des réseaux français de transport en commun urbain, on observe diverses catégories d'autorités organisatrices. Celles-ci se répartissent dans les proportions suivantes:

- communes agissant seules	36 %
- districts urbains	12 %
- communautés urbaines	6 %
- syndicats intercommunaux qui s'occupent exclusivement de transport en commun	24 %
- syndicats intercommunaux à vocations multiples (SIVOM) dont celle du transport en commun	9 %
- transporteurs privés exploitant le service en vertu d'une autorisation avec ou sans subvention des communes desservies	13 %

NOTE: Une communauté urbaine est un regroupement de communes décidé par le gouvernement. Un syndicat est un regroupement volontaire de communes.

Les autorités organisatrices de transport agissent de manière autonome. Une fois le périmètre de transport urbain circonsrit, elles peuvent prélever le versement-transport à l'intérieur de ces limites. Advenant qu'elles le fassent, il leur revient également de fixer le taux applicable sur les masses salariales des entreprises touchées.

Par ailleurs, l'autonomie des collectivités locales (regroupées ou non) se traduit aussi par les divers pouvoirs qu'elles sont en droit d'exercer sur leur territoire: planification et développement des réseaux de transport, choix de l'exploitant, établissement des budgets et des tarifs. Elles sont, le plus souvent, les propriétaires de l'équipement et du matériel roulant bien qu'elles n'exploitent pas elles-mêmes les réseaux.

Dans le cadre de la LOTI, l'autorité organisatrice est également responsable de la préparation d'un plan des déplacements urbains.

Celui-ci comprend non seulement les déplacements effectués grâce au transport en commun, mais aussi ceux effectués en auto, à pied ou à vélo. Ce plan doit s'harmoniser avec les politiques locales de voirie ainsi qu'avec les plans d'urbanisme et de développement économique.

Enfin, l'A.O.T. doit assurer les services de transport des écoliers sur son territoire.

3.2 Exploitant

Comme souligné précédemment, l'organisation des services de transport en commun et l'exploitation des réseaux relèvent d'entités distinctes. Plus précisément, dans 90 % des cas l'exploitant est un transporteur privé; seulement 10 % des réseaux sont exploités en régie et cette proportion tend à décroître.

Le rôle de l'exploitant consiste d'abord à dispenser les services de transport décidés par l'A.O.T. (et précisément décrits dans un cahier des charges). Pour exécuter ces services, l'exploitant doit engager et diriger le personnel; de plus, il entretient l'équipement et le matériel roulant appartenant à l'autorité organisatrice. Étant ainsi directement engagé dans l'exploitation, le transporteur est en mesure d'apporter, à l'autorité organisatrice, ses suggestions et ses conseils sur les politiques à adopter en matière de développement des services, de tarification, de financement et d'investissements.

Étant donné la complexité des réseaux français (système d'aide à l'exploitation, véhicules perfectionnés, etc.), la gestion exige un haut niveau de compétence technique. C'est pourquoi les exploitants sont généralement affiliés à des sociétés spécialisées dans la gestion de réseaux de transport en commun urbain:

- 33 réseaux sont affiliés à la société Transexel;
- 15 réseaux sont affiliés à la Société centrale d'équipement du territoire (S.C.E.T.);
- 8 réseaux sont affiliés à la Compagnie générale française de transports et d'entreprises.

Les spécialistes de ces sociétés (professionnels et techniciens) peuvent se rendre sur place pour répondre aux besoins particuliers de chaque réseau ou encore travailler directement pour la société de gestion. Dans ce dernier cas, les informations concernant les études réalisées ou la conception de nouveaux équipements sont diffusées aux réseaux affiliés. De cette façon, on réalise des économies d'échelle. Les sociétés de gestion offrent aussi d'autres services tels que la gestion de la paie, etc. La présence de telles sociétés comporte des avantages certains, notamment pour les réseaux de taille relativement restreinte qui ne pourraient se payer des services spécialisés dans un autre contexte.

Malgré ces avantages, la voie de l'affiliation à une grande société de gestion ne convient pas à tous les réseaux même s'ils sentent le besoin d'avoir recours à des ressources spécialisées. C'est pourquoi un certain nombre de réseaux sont regroupés au sein de l'Association pour le transport public (A.P.T.P.). Cette association leur permet de s'offrir des services spécialisés semblables à ceux qu'offrent les grands groupes de gestion et leur donne la possibilité de se regrouper pour acheter du matériel.

Il est par ailleurs intéressant de noter que plusieurs exploitants sont des sociétés d'économie mixte (S.E.M.), lesquelles sont de droit privé. Le capital-actions de ce type de société est détenu dans des proportions variables par le secteur public et par des intérêts privés. Dans le cas des transporteurs urbains, la composition du groupe d'associés varie d'une localité à l'autre; on peut y retrouver:

- l'autorité organisatrice, qui détient généralement plus de la moitié du capital et parfois même les deux tiers;
- un grand groupe de gestion (ex. Transexel, S.C.E.T.);
- une banque;
- la chambre de commerce locale;
- un syndicat d'initiative;
- les syndicats d'employés;
- des notables locaux.

3.3 Région parisienne

Paris est avec New York, Londres et Tokyo l'une des grandes métropoles du monde. Aux yeux du gouvernement français, Paris est le reflet de la France, pour ainsi dire "sa vitrine" pour le reste du monde. Dans ce contexte, l'organisation des transports en commun parisiens représente un enjeu particulier considérant la taille importante de la population (9,5 millions d'habitants), répartie sur une superficie de 4000 km2. Les services de transport doivent être efficaces non seulement pour le bénéfice de la capitale et, ce faisant, du pays entier, mais encore pour démontrer le savoir-faire français dans le domaine de la technologie et de la gestion. C'est en grande partie pour ces motifs que le gouvernement français occupe une place prépondérante dans l'organisation du transport en commun dans la région parisienne. Toutefois, à divers moments, les différents gouvernements qui se sont succédé ont tour à tour voulu décentraliser la gestion des

transports collectifs de Paris en tentant d'en donner la charge aux autorités régionales. Cependant, les dirigeants politiques de la région parisienne ont toujours refusé d'assumer cette responsabilité, invoquant que les sources de financement proposées par l'État étaient inadéquates compte tenu de l'ampleur de la tâche. En effet, le budget global du transport en région parisienne s'établit à 21 milliards de francs (dont 5 milliards versés par l'État) alors que la région ne dispose que de 5 milliards de francs pour l'ensemble de ses activités.

a) Autorité organisatrice

Contrairement au reste du pays, la gestion des transports de la région de Paris est très centralisée, l'État y jouant un rôle de premier plan. Son implication s'exerce tant de façon directe que par l'intermédiaire du Syndicat des transports parisiens (S.T.P.), l'autorité organisatrice de transport dans la région parisienne. D'ailleurs, la moitié des membres du conseil d'administration du Syndicat sont des hauts fonctionnaires, l'autre moitié étant composée de représentants des départements desservis (membres élus des conseils généraux).

Le S.T.P., de concert avec les autorités locales (la région et les départements), définit les services à offrir (parcours, durée et fréquence du service) et planifie le programme des investissements et du financement. C'est également le Syndicat des transports parisiens qui conclut les ententes d'exploitation avec la Société nationale des chemins de fer (S.N.C.F.), la Régie autonome des transports parisiens (R.A.T.P.) et les entreprises privées membres de l'Association professionnelle du transport routier et de l'Association pour le développement et l'amélioration des transports en région

Ile-de-France. Le S.T.P. leur fournit les fonds nécessaires au financement de leur desserte et de leurs investissements. De plus, le Syndicat partage entre les exploitants les recettes provenant de la vente de la carte orange (abonnement multimodal). La répartition est établie selon les sondages et les comptages effectués dans chaque réseau en vue d'évaluer leur degré d'utilisation réelle.

b) Exploitants

L'exploitation des transports en commun parisiens est confiée principalement à deux sociétés d'État: la R.A.T.P. et la S.N.C.F. Au sein des entreprises, la gestion est assurée par des administrateurs choisis par le gouvernement, exception faite des représentants des employés au sein des conseils d'administration de ces entreprises (le tiers des membres à la R.A.T.P.).

La R.A.T.P. compte 39 000 employés et administre un budget de plus de 15 milliards de francs (hors taxes). Elle exploite les circuits de métro et deux lignes du réseau express régional (R.E.R.) qui ont transporté 2,3 milliards de voyageurs en 1985. Les services d'autobus à l'intérieur de la ville de Paris sont sa responsabilité ainsi que les circuits de la proche banlieue.

Quant à la S.N.C.F., elle exploite tous les réseaux ferroviaires de France. Elle assure autant le transport des marchandises que celui des voyageurs. En région parisienne, sa compétence s'étend aux trains de banlieue et à une ligne du R.E.R; elle y a transporté 475,4 millions de voyageurs en 1985.

Sur le plan financier, les entreprises privées qui offrent des services en vertu de conventions avec le S.T.P. ne devraient pas, en principe, bénéficier de subventions compte tenu des tarifs théoriques qui sont fixés. En pratique, l'utilisation de la carte orange donne lieu à des compensations tarifaires versées par le S.T.P. Ces ressources, qui comblent le manque à gagner par rapport aux tarifs théoriques, représentent environ les deux tiers des recettes totales des exploitants. Par ailleurs, des subventions sont aussi accordées depuis peu par la région pour l'achat d'équipement.

Bref, l'État est omniprésent dans l'organisation des transports en commun de la région parisienne. Ses interventions directes et par le biais du S.T.P. lui permettent d'appliquer des contrôles étroits à différents niveaux: nomination des dirigeants, approbation des budgets, des tarifs et des investissements. De plus, les services sont dispensés (à 90 %) par deux sociétés d'État. L'État français est donc le principal acteur sur la scène du transport des personnes en région parisienne.

4. FINANCEMENT DU TRANSPORT EN COMMUN

4. FINANCEMENT DU TRANSPORT EN COMMUN

4.1 Situation d'ensemble

Un regard sur la France des années 60 et du début des années 70 permet de mieux saisir l'origine des transformations survenues dans le secteur du transport en commun dans ce pays.

Tout d'abord, durant cette période, l'usage de l'automobile voit sa popularité sans cesse s'élargir. Ce phénomène est en partie attribuable à l'élévation du niveau de vie de la population en général: la rapidité et l'efficacité du véhicule individuel deviennent accessibles à tous. Conséquemment, cette mutation des habitudes, en plus de compromettre le rôle des centres-villes déjà congestionnés, expose les transporteurs privés à des problèmes financiers de plus en plus difficiles à surmonter.

Parallèlement à cette conjoncture, on assiste à l'accroissement accéléré des prix du pétrole (1973). Cette situation incite les autorités françaises à envisager des moyens de transport alternatifs à l'automobile afin de prévenir une balance commerciale déficitaire.

De ce contexte naît une volonté de promouvoir le transport en commun urbain. Le principal instrument de cette politique gouvernementale est la création d'une source de financement dédiée au transport en commun: le versement-transport. Cette nouvelle source de financement incitera les collectivités locales à assumer la responsabilité du transport en commun (lorsqu'elles ne l'avaient pas déjà fait) et à investir de façon substantielle dans l'expansion des réseaux.

4.2 Sources de financement

Le transport en commun français s'appuie sur quatre sources de financement: le versement-transport, les recettes provenant des usagers ainsi que l'apport financier des collectivités locales et du gouvernement.

a) Versement-transport

Le versement-transport constitue un moyen de financement capital puisqu'il est en quelque sorte la pierre d'assise du second souffle donné aux transports collectifs.

Cette nouvelle source de financement consiste en un prélèvement sur les masses salariales des entreprises de dix employés et plus. Cette façon de faire apparaît équitable puisqu'en effet les fonds prélevés ont en quelque sorte remplacé les réductions tarifaires accordées antérieurement aux salariés qui utilisaient le transport en commun (surtout à Paris). De plus, les employeurs bénéficient d'avantages indirects tels que l'accès à de plus larges bassins de main-d'oeuvre et de clientèle. Le versement- transport est également utilisé pour financer des investissements (en province plus particulièrement) et pour élargir les services.

En pratique, le versement-transport sert de plus en plus à combler une partie des déficits d'exploitation créés par une montée rapide des dépenses de fonctionnement. Ces dernières ont en fait évolué à un rythme rapide et ce, même en ce qui a trait au coût par kilomètre qui s'est accrû de 18 % après inflation entre 1975 et 1983. Cet accroissement des coûts est tributaire en grande partie des hausses salariales (les

salaires représentent 70 % de l'ensemble des coûts), mais aussi de l'augmentation des prix du carburant et de la hausse encore plus rapide des coûts "autres" (ex: équipement, infrastructures, matériel roulant, etc.).

La masse salariale assujettie au versement-transport n'est pas la masse salariale totale. Sur une base individuelle, le prélèvement s'applique jusqu'à concurrence de 116 820 francs en 1987, ce qui représente environ 25 000 dollars. Au Québec, cette somme pourrait être comparée aux gains assurables par le Régime d'assurance-chômage ou la Régie des rentes du Québec (R.R.Q.). Les taux maximums de prélèvement autorisés sont:

- de 2 % dans la région parisienne (Paris et les départements de la première couronne) et de 1,2 % dans les autres départements de cette même région;
- de 1,5 % dans les agglomérations de 100 000 habitants et plus où existe une infrastructure ferrée;
- de 1 % dans les agglomérations de 100 000 habitants et plus sans infrastructures ferrées;
- et enfin de 0,5 % dans les agglomérations de 30 000 à 100 000 habitants.

Le prélèvement est effectué par la Sécurité sociale qui remet par la suite le produit aux responsables locaux. Toutefois, c'est aux autorités locales que revient la décision de prélever ou non le versement; dans l'affirmative, elles fixent le taux qui sera appliqué.

Il est à noter que les retenues relatives au versement-transport sont remboursées aux entreprises qui assurent elles-mêmes

les services de transport pour leurs employés. Il en va de même lorsqu'elles pourvoient à leur logement (sur les lieux de travail).

L'implantation du versement-transport semble avoir été plus facile à réaliser que ne l'aurait été une hausse des impôts fonciers. Grâce à ce prélèvement, les collectivités locales pouvaient récupérer des sommes équivalentes aux réductions tarifaires accordées aux employés. On peut également penser qu'un prélèvement touchant un groupe restreint (les employeurs) reçoit moins d'opposition qu'une taxe foncière s'appliquant à toute la population. De plus, un champ de taxation nouveau qui, de surcroît, progresse au même rythme que l'économie constituait pour les élus municipaux une source de financement dont il fallait tirer parti.

Au total, la contribution financière apportée aux transports collectifs grâce au versement-transport représente le quart de l'ensemble des fonds consacrés à ce secteur d'activité. Il va sans dire que cette source de capitaux est primordiale dans le cadre de la politique de promotion du transport en commun. En revanche, les effets du versement-transport sur l'économie et plus particulièrement sur l'emploi n'ont pas été mesurés, aucune étude n'ayant été réalisée à ce sujet. De fait, ses conséquences à long terme seraient difficiles à cerner étant donné le contexte fiscal d'ensemble; ce prélèvement ne vient que s'ajouter à beaucoup d'autres (assurance-chômage, caisses de retraite, allocations familiales, allocations de formation, etc.), basés également sur la masse salariale et correspondant à plus de 50 % de celle-ci.

b) Usagers

Comme au Québec depuis 15 ans, le pourcentage de la contribution des usagers français au financement du transport en commun a diminué avec l'accroissement de l'offre de service. En effet, cette part ne représentait en 1985 que 51,16 %(1) des coûts d'exploitation (environ un tiers des coûts totaux) alors qu'elle était de l'ordre de 76,5 % en 1975. Quant au tarif moyen, il a chuté à raison de 5 % par année de 1975 à 1979; de 1979 à 1983, il a subi une diminution de 0,5 %.

Divers facteurs justifient la baisse de l'autofinancement. A ce titre, notons d'abord l'instauration de tarifs réduits dont bénéficient certaines catégories d'usagers: élèves, chômeurs, familles nombreuses, personnes âgées. Ces tarifs se traduisent par des réductions substantielles pour les utilisateurs et vont parfois jusqu'à signifier la gratuité du transport hors des heures de pointe dans certaines agglomérations. La généralisation des laissez-passer et de la correspondance gratuite ont aussi pour effet de diminuer les recettes.

Les mesures de contrôle des prix mises en place par le gouvernement pour contrôler l'inflation ont aussi contribué à réduire la part relative des usagers. De fait, ces mesures se sont révélées plus efficaces pour ralentir les hausses de

---

(1) U.T.P. Statistiques et ratios 1985, Paris, 1987, p. 15.
Selon une autre source, cette part s'établissait plutôt à 41,98 %.
Cent-un réseaux urbains de transports collectifs, D.T.T. et CETUR, décembre 1986, p.5.

tarifs que pour contenir le coût de la main-d'oeuvre ou celui du mobilier, de l'outillage et du carburant.

Enfin, la diminution constante de l'autofinancement est attribuable au décalage observé entre l'augmentation du niveau de service et la hausse de l'achalandage. L'offre de service, calculée selon un indice "kilomètre/habitant", s'est accrue en moyenne de 75 % à l'exception des quatre grandes villes dotées d'un métro (Paris, Lille, Lyon et Marseille) entre 1975 et 1983. Toutefois, l'utilisation des transports en commun n'a augmenté que de 47 % au cours de la même période.

c) **Collectivités locales**

Les autorités locales, responsables du transport en commun, absorbent les déficits d'exploitation, lesquels représentent en moyenne 15 % des coûts(1).

Pour ce faire, elles tirent leurs ressources financières des impôts fonciers, des taxes d'habitation (valeur locative) et des taxes dites professionnelles (taxes d'affaires). Essentiellement, ces sources de capitaux sont analogues à celles auxquelles font appel les municipalités du Québec.

d) **Gouvernement**

Le gouvernement contribue également au financement du transport en commun, bien qu'en général sa participation soit restreinte (environ 5 % des coûts).

---

(1) En incluant le financement des investissements, la part des collectivités locales s'établit plutôt à environ 25 % des coûts.

Les subventions gouvernementales sont toujours dirigées vers l'investissement, jamais vers les dépenses (ou déficits) d'exploitation. Elles prennent deux formes.

1. Subventions aux infrastructures (tunnels, voies ferrées, signalisation, etc.)

   En principe, la participation gouvernementale couvre 40 % du coût d'une infrastructure enfouie (ex.: métro) et 50 % d'une infrastructure en surface (ex.: tramway). En pratique, le ministère des Transports dispose d'un maximum de 400 millions de francs par an qu'il répartit entre les divers projets autorisés; le taux de subvention est donc souvent inférieur au taux prévu. Les autorités locales assument pour leur part 60 % du coût de l'infrastructure et défraient seules l'achat du matériel roulant. Les subventions aux infrastructures ne sont pas versées pour rembourser une dette; les autorités organisatrices de transport les utilisent plutôt pour payer comptant une partie des travaux, ce qui réduit les sommes à emprunter.

2. Contrats de développement et de productivité

   Le contrat de développement est une formule en vertu de laquelle des subventions gouvernementales sont versées, sur une base discrétionnaire, à la suite d'ententes conclues cas par cas entre le gouvernement et une autorité organisatrice. L'objectif des contrats de développement est d'améliorer les services offerts. Les subventions servent exclusivement à des dépenses d'investissements telles que les systèmes d'aide à l'exploitation, des réaménagements urbains qui facilitent la circulation des véhicules de transport en commun, la construction de terminus.

PARTICIPATION DU GOUVERNEMENT FRANÇAIS
AU FINANCEMENT DU TRANSPORT EN COMMUN (BUDGET DE 1988)
(EN '000 000 F)

Réseaux de province (1)		
Investissements: tramway, métro	265 (2)	
Contrats de productivité		
- réseaux urbains	30	
- réseaux régionaux et départementaux	60	
Sous-total		355
Région parisienne		
Investissements: R.A.T.P. et R.E.R.	119	
SNCF banlieue	24	
Sites propres	138 (3)	
Fonctionnement: indemnité compensatrice (R.A.T.P. et S.N.C.F.)	5 195	
tarifs sociaux	100 (4)	
Sous-total		5 576
TOTAL		5 931

(1) La participation gouvernementale est en baisse en 1988 par rapport à 1987 et à 1986.

(2) Représente environ 30 % du coût, excluant le matériel roulant.

(3) Contribution à des ouvrages en site propre pour les tramways, les autobus (...) pour des exploitants autres que la R.A.T.P. et la S.N.C.F.

(4) Donnée approximative.

Source: Chantal Lecomte, responsable du Service des transports urbains, régionaux et départementaux, Direction des transports terrestres 1987-10-05

Lorsque sont négociés les contrats de développement, les ententes amènent les deux parties à définir les objectifs précis du contrat, les sommes qui seront investies par chaque palier de gouvernement, la répartition des fonds entre les mesures à réaliser et, enfin, la durée du contrat.

Depuis peu, la formule des contrats de développement évolue vers la notion de "contrats de productivité". Les efforts déployés par le passé ont en effet abouti à un niveau de service que l'on peut considérer satisfaisant. En revanche, le niveau d'autofinancement s'est progressivement détérioré et la situation est devenue préoccupante. C'est pourquoi l'aide financière gouvernementale sera dorénavant accordée en vue d'améliorer la productivité et de rentabiliser les réseaux. Le mécanisme de négociation demeure le même qu'auparavant.

4.3 Région parisienne

Dans le financement des transports urbains français, la présence du gouvernement est nettement plus marquée dans la région parisienne qu'ailleurs au pays.

En matière de financement des infrastructures, la formule qui s'applique en région parisienne diffère sensiblement de celle qui s'applique ailleurs au pays. La participation directe du gouvernement y est la même (40 % du coût). Une autre tranche de 40 % est financée par la région et les départements(1). L'autre

---

(1) Les participations financières du gouvernement, de la région et des départements sont versées comptant à mesure que les travaux sont réalisés.

20 % est pris en charge par la R.A.T.P. et la S.N.C.F. qui assument aussi en totalité le coût du matériel roulant (trains, métro, bus). Ces deux sociétés d'État n'ont généralement pas les liquidités suffisantes pour payer comptant le coût des investissements (la R.A.T.P. surtout); elles recourent par conséquent à des emprunts dont la période de remboursement correspond à la durée des équipements(1).

La R.A.T.P., la S.N.C.F. et la région relèvent, à différents degrés, du gouvernement pour leur financement. C'est notamment le cas de la région dont le financement dépend dans une large mesure d'une dotation versée par le gouvernement. Bien qu'on ne puisse l'affirmer, on peut soupçonner que le gouvernement contribue ainsi indirectement au financement des infrastructures.

Pour ce qui est des voyageurs, leur contribution atteint un tiers des coûts totaux (31,2 % en 1985). La principale caractéristique de la tarification en région parisienne est la "carte orange", un titre de transport instauré par le S.T.P. qui permet à son détenteur d'utiliser tous les réseaux en région parisienne (bus, métro, trains de banlieue, R.E.R.). La carte peut être achetée pour une semaine, pour un mois ou pour une année. Son prix varie selon le nombre de zones franchies: 152 francs (par mois) pour deux zones et 342 francs pour cinq zones.

Les employeurs couvrent environ le quart des coûts grâce au versement-transport. Toutefois, en région parisienne, les employeurs (dans ce cas, il s'agit de tous les employeurs) ont une obligation supplémentaire: ils doivent rembourser à leurs

---

(1) Trente ans pour les ouvrages de génie civil, vingt ans pour les voitures de métro, douze ans pour les autobus.

employés la moitié du prix de la carte orange. En tenant compte de cette obligation, la contribution des employeurs s'établirait plutôt à environ un tiers des coûts tandis que celle des usagers couvrirait environ le quart des coûts des services de transport en commun.

Le gouvernement assume le déficit d'exploitation à 70 %, le reste étant à la charge des départements. Le partage entre les départements s'effectue selon une formule qui tient compte de la richesse foncière et du service reçu; à elle seule, la ville de Paris défraie près de la moitié du manque à gagner qui revient aux départements.

La participation financière élevée du gouvernement français en région parisienne l'amène à exercer des contrôles poussés. Ainsi, l'État se réserve le droit d'approuver le budget du S.T.P. et, par voie de conséquence, les tarifs aux usagers ainsi que le niveau de service offert. De plus, l'État intervient en ce qui concerne le rythme des investissements consacrés aux infrastructures. C'est plus précisément par le biais du Fonds de développement économique et social que le gouvernement agit en cette matière. Ce comité, formé de ministres et présidé par le ministre des Finances, a pour mandat d'identifier les investissements publics prioritaires, d'établir le rythme de réalisation de ceux-ci et d'harmoniser leur financement.

Enfin, le contrôle financier gouvernemental touche le S.T.P., la R.A.T.P. et la S.N.C.F. Le gouvernement autorise au préalable les débours du Syndicat d'une part; d'autre part, il vérifie a posteriori les dépenses effectuées par les deux autorités responsables de l'exploitation.

Bref, dans la région parisienne, le gouvernement français joue un rôle de premier plan dans le financement du transport en commun. En contrepartie, il applique des contrôles étroits sur les dépenses.

5. TRANSPORT SCOLAIRE

5. TRANSPORT SCOLAIRE

Traditionnellement, la gestion des services dans le domaine du transport scolaire était la responsabilité du gouvernement. Des fonctionnaires des directions départementales de l'équipement se chargeaient de l'organisation des services. Par l'intermédiaire des préfectures, l'État procédait à des appels d'offres afin d'assurer le transport des élèves. Il défrayait environ 65 % des coûts, l'excédant demeurant théoriquement à la charge de l'élève. Cependant, dans plusieurs cas, les collectivités locales assumaient une part importante des dépenses liées au transport des élèves.

Au début des années 80, le gouvernement français a réalisé un important programme de décentralisation qui a consisté à remettre aux régions et aux départements une partie des responsabilités assumées par le gouvernement. Le transport scolaire a fait partie des activités décentralisées.

La réforme du transport scolaire adoptée le 1er septembre 1984 etles décrets subséquents s'y rattachant visent deux objectifs fondamentaux. En premier lieu, on souhaite intégrer les services dits "spéciaux" (c'est-à-dire les services s'adressant à une clientèle unique, dont les écoliers) aux services réguliers. En second lieu, on veut que les pouvoirs de gestion en matière de transport scolaire passent du gouvernement aux autorités locales élues (conseils généraux des départements).

5.1 Organisation

a) Autorité organisatrice

En milieu urbain, la loi régissant le transport écolier prévoit le maintien de la politique de l'ancien régime puisque la

responsabilité d'organiser les services de transport scolaire revenait déjà à l'autorité organisatrice de transport urbain ou au conseil général du département. Ces autorités sont autonomes et n'ont donc pas, par exemple, à justifier leurs dépenses de transport à l'État.

En ce qui concerne les territoires non urbains, les départements ont la charge de l'organisation et du financement du transport scolaire (définition des services à offrir, choix du mode d'exploitation, politique de financement). Ils ont toutefois la possibilité de déléguer leurs pouvoirs à des autorités organisatrices "de second rang" par une convention de durée limitée (généralement, ces organisateurs assuraient déjà le service). Cette convention doit être conclue dans les quatre années suivant l'entrée en vigueur de la nouvelle loi, faute de quoi le département devient le seul responsable du transport scolaire.

Les autorités organisatrices du second rang peuvent être des associations de parents d'élèves, des associations familiales, des transporteurs privés, des autorités organisatrices de transport urbain, des communes, des syndicats (intercommunaux). Ce peut être également des établissements d'enseignement et des directions d'école (les commissions scolaires, telles qu'on les connaît au Québec, n'existent pas en France).

Les écoles jouissent d'une grande autonomie, aussi peuvent-elles fixer à leur gré l'horaire des cours sans tenir compte du transport des élèves. Cette situation n'est d'ailleurs pas sans causer un problème sérieux aux responsables de transport.

Tant bien que mal, ceux-ci tentent de former un consensus parmi les écoles du territoire afin de faciliter l'organisation des services.

Les services de transport peuvent être effectués en régie ou par le biais d'un contrat conclu avec l'entreprise privée. Les communes, les syndicats, les départements et les établissements d'enseignement peuvent exploiter directement. Au contraire, les associations de parents et les associations familiales utiliseront la seconde formule.

b) Intégration des services de transport scolaire aux services réguliers

Afin d'optimiser l'utilisation des services disponibles sur le territoire français, on vise de plus en plus l'intégration du transport scolaire au transport régulier. La récente réforme de ce secteur d'activité renforce cette tendance.

Cette intégration s'est concrétisée dans les milieux urbains où les élèves utilisent en général les circuits ordinaires (bus, trains).

A l'extérieur des centres urbains, il existe approximativement 35 000 circuits spéciaux en service, qui, en vertu de la loi, sont appelés à disparaître. Dans les faits, il pourrait en être autrement puisqu'il coûte moins cher d'exploiter les circuits spéciaux que des circuits intégrés. De plus, certains services dits réguliers n'ont de régulier que le nom: on y retrouve presque uniquement des élèves.

Bref, seulement 20 % de la clientèle scolaire transportée est intégrée aux circuits ordinaires. Ces élèves viennent surtout des villes.

5.2 Financement

En vertu de l'ancien régime, l'intervention financière du gouvernement était complexe et s'adressait à de nombreux bénéficiaires (familles, exploitants, autorités organisatrices). Le nouveau mode de financement est simplifié et décentralisé.

a) Gouvernement

En effet, le gouvernement verse aux départements une dotation globale dont ces derniers disposent à leur guise pour assurer les services (y compris le transport scolaire) dont ils ont maintenant la charge. Cette somme est indexée annuellement selon l'indice des prix à la consommation et selon le produit intérieur brut. En fait, la contribution gouvernementale demeure toujours prépondérante puisqu'elle représente encore environ 65 % des dépenses subventionnables.

b) Élèves

Les élèves paient directement une partie du coût du transport scolaire, mais ce montant fluctue beaucoup d'une région à l'autre. On observe trois formules générales de tarification:

- le tarif symbolique (il est, par exemple, de 180 francs par année à Grenoble, ce qui équivaut à 7 ou 8 % des coûts totaux);

- le tarif réduit (par exemple, les étudiants d'Annecy de moins de 20 ans paient environ 570 francs par année ou environ 20 % du coût);

- le plein tarif du transport en commun (il s'agit du tarif ordinaire de la "carte orange" que doivent défrayer, par exemple, les étudiants parisiens, car ils ne bénéficient d'aucun traitement particulier; pour deux zones franchies, le tarif se monte à 1 520 francs par année; pour cinq zones franchies, il est de 3 420 francs par année).

c) Collectivités locales

Les autorités organisatrices du transport scolaire sont responsables de la gestion du budget et de l'établissement de la politique tarifaire. Elles fixent le niveau de service offert et le taux de participation financière des familles. Elles comblent l'écart entre les coûts totaux et les contributions étudiantes et gouvernementales. Ainsi, leur participation financière est étroitement liée aux tarifs qu'elles exigent des étudiants. Ces tarifs, notons-le, n'évoluent que lentement.

6. AGGLOMÉRATIONS VISITÉES: LEURS PARTICULARITÉS

6. AGGLOMÉRATIONS VISITÉES: LEURS PARTICULARITÉS

6.1 Lyon

Des 1,4 million d'habitants que compte le département du Rhône, 1,1 million bénéficient des services de transport du réseau bus-métro de la région lyonnaise. Le réseau de métro continue de s'y développer malgré un contexte difficile. D'une part, la stagnation économique freine l'augmentation de l'achalandage; d'autre part, les travaux liés à l'installation du métro entraînent des coûts élevés qui ont pour effet de créer un environnement financier préoccupant.

La desserte de la COURLY (Communauté urbaine de Lyon) est rendue laborieuse de par son relief parsemé de collines abruptes et coupé par deux fleuves (le Rhône et la Saône). De plus, les irrégularités géographiques isolent le coeur de Lyon sur une presqu'île formée au confluent des deux fleuves. Comme une forte proportion des emplois du secteur tertiaire sont situés au centre-ville, la circulation y est dense, les aires de stationnement dispendieuses et limitées. De ce fait, une part importante des déplacements vers le centre-ville se font par bus et par métro.

a) Organisation et financement

Le Syndicat des transports du Rhône et de l'agglomération lyonnaise (SYTRAL) constitue l'autorité organisatrice de transport dans la région. Le conseil d'administration du Syndicat se compose de dix-huit membres issus à part égale du Conseil général du Rhône et du Conseil de la COURLY. Le département et la Communauté urbaine assument chacun 50 % du

déficit d'exploitation. En vertu de la LOTI, le SYTRAL a comme mission de formuler les orientations en matière de transport, d'analyser les projets, de communiquer les décisions et d'en suivre le contrôle de mise en oeuvre. Le SYTRAL tire environ 36 % de ses revenus des recettes provenant des usagers; 10 % proviennent du versement-transport et 22 % des collectivités locales (1987). La contribution gouvernementale est minime: elle s'établit approximativement à 2 % des revenus de l'autorité organisatrice (si l'on exclut les subventions versées pour la construction du métro).

L'exploitation est assurée par la société de Transport en commun lyonnais (T.C.L.). Cette société privée est rattachée au groupe Transexel qui représente la plus importante société française spécialisée dans la gestion de réseaux de transport en commun. Le personnel de T.C.L. est formé d'environ 3 300 personnes; 1 000 bus (et trolley bus) et 111 voitures de métro sillonnent des circuits totalisant 900 kilomètres.

Une des particularités du réseau lyonnais réside dans le rôle important dévolu aux gares d'échanges intermodales. Par exemple, la gare de la Part-Dieu est un point d'échange entre les circuits de bus urbains et le train tandis que la gare de Perrache ajoute à cela les circuits d'autocars et le taxi. Cette dernière gare offre également des aires de stationnement car de plus en plus de gens combinent la voiture et le transport en commun pour leurs déplacements. On constate donc que la politique locale des transports urbains mise sur la cohabitation et la complémentarité des modes.

Le rôle de gestion du réseau assumé par T.C.L. implique l'entretien des édifices et du matériel roulant, le recrutement et la gestion du personnel ainsi que l'exploitation du réseau selon le cahier des charges formulé par le SYTRAL (parcours, fréquence et durée du service). Ses activités l'amènent aussi à adopter un rôle-conseil auprès de l'autorité organisatrice concernant les politiques à adopter.

Pour exercer sa mission, T.C.L. reçoit une rémunération forfaitaire du SYTRAL et ce, depuis deux ans. Ce type d'entente succède aux anciens contrats de gérance où l'autorité organisatrice supportait tous les risques. Cette nouvelle forme de rémunération a été adoptée dans le but de mieux contrôler l'évolution des coûts. Ceux-ci ont en effet accusé une augmentation supérieure à l'indice des prix à la consommation au cours des dix dernières années. En faisant porter à l'exploitant une part des risques, on escompte réduire le déficit d'exploitation par un contrôle plus rigoureux des coûts, puisque toute économie à ce chapitre peut être conservée par l'exploitant. De plus, le contrat accorde une certaine souplesse à l'exploitant dans l'application du cahier des charges afin qu'il ait la possibilité d'ajuster marginalement l'offre de services (et réduire ainsi les coûts) tout en maintenant la qualité du service offert. En cas de dépassement de l'enveloppe, c'est l'exploitant qui paie les coûts excédentaires.

Cette responsabilisation de l'exploitant est d'ailleurs une tendance qui se répand dans les réseaux français. Le ralentissement de la croissance du versement-transport, le plafonnement des déplacements tout comme le poids élevé du service

de la dette ont rendu impératif un contrôle plus rigoureux des coûts de manière à freiner la croissance des déficits et éventuellement à en réduire l'importance.

b) Métro

Dès 1968, le SYTRAL confiait l'étude de la réalisation d'un métro à Lyon à une société créée à cet effet: la SEMALY (société d'économie mixte). Encore aujourd'hui, cette société effectue les études concernant les infrastructures en site propre et se charge de la construction des lignes de métro.

Ce mode de transport se révèle avantageux pour la ville de Lyon puisqu'il n'exige pas d'espace en surface; ainsi, il ne modifie pas l'aspect urbain existant (il contribue plutôt à l'améliorer), contrairement aux couloirs réservés qui grugent des espaces de circulation déjà restreints. C'est pourquoi des travaux de prolongement sont en cours: vers 1990, 12 kilomètres de ligne se seront ajoutés aux 12 kilomètres du réseau de métro en service actuellement.

Ce mode de transport a joué un grand rôle dans l'expansion de la popularité du transport en commun depuis 10 ans, notamment au centre-ville. Alors qu'en 1977 les Lyonnais utilisaient le transport en commun pour 18 % de leurs déplacements motorisés, ce taux atteignait 23 % en 1986. Pour sa part, l'utilisation de l'automobile pour les déplacements ne progressait que de 2 %, passant de 69 à 71 % pour la même période.

Le métro est financé grâce à des subventions gouvernementales (qui atteignent 188 millions de francs en 1987 et couvrent en principe 40 % du coût des infrastructures) et par le versement-transport qui fournit 490 millions de francs. Ces

deux sources ne suffisent toutefois pas à couvrir complètement le coût de réalisation des travaux et le SYTRAL doit donc recourir à l'emprunt. Le remboursement des emprunts contractés est échelonné sur une période de 20 à 25 ans. Le coût du service de la dette est élevé; en 1987, il représente à lui seul une proportion de l'ordre de 26 % des dépenses totales du SYTRAL. Cette part ne manquera pas de s'accroître dans les années à venir considérant les travaux d'expansion du métro présentement en cours; à compter de 1990, l'importance du service de la dette du métro pourrait rendre impossible la réalisation de tout autre projet.

6.2 Grenoble

L'agglomération grenobloise compte une population de l'ordre de 370 000 habitants. Jusqu'en 1975, les services de transport en commun y étaient assurés par un transporteur privé. Cependant, le déclin de ce type de transport rendait les perspectives de profit de plus en plus incertaines. De ce contexte naît, en 1973, le Syndicat mixte des transports en commun (S.M.T.C.) qui reprend en main l'organisation des services de transport en commun de l'agglomération. Dès lors, le syndicat fixe les orientations de la nouvelle politique des transports de Grenoble. L'exploitation des services est remise aux mains d'une société créée en 1975: la Société d'économie mixte des transports publics de l'agglomération grenobloise (SEMITAG).

a) Organisation

L'autorité organisatrice du transport en commun à Grenoble est le S.M.T.C. Le département de l'Isère (auquel Grenoble est

intégrée) ainsi que le Syndicat intercommunal d'études et de programmation pour l'aménagement de la région grenobloise (SIEPARG) composent le S.M.T.C. Le SIEPARG (Grenoble et 22 autres communes) et le département partagent à part égale la représentation au conseil d'administration du S.M.T.C. De même, les déficits d'exploitation sont partagés dans de pareilles proportions entre les deux parties.

La Société d'économie mixte SEMITAG s'occupe de l'exploitation du transport en région grenobloise en vertu d'un contrat avec le syndicat. En 1986, les effectifs de cette entreprise se chiffrent à 775 personnes; son réseau comprend 17 lignes et assure ainsi environ 32 millions de déplacements annuellement. Comme son nom l'indique, le capital de la SEMITAG est mixte: 64,8 % est détenu par le S.M.T.C. et 35,2 % est réparti entre les différents partenaires privés. Le S.M.T.C. détient 66 % des voix au conseil d'administration et la société TRANSCET (filiale de la Société centrale d'équipement du territoire à laquelle la SEMITAG est affiliée) 10 %. Le solde des voix est détenu par la Chambre de commerce et d'industrie locale et par quatre banques.

Une partie des services est confiée par contrat de gestion à un deuxième exploitant. Il s'agit de la Régie départementale des voies ferrées du Dauphiné (V.F.D.). Celle-ci exploite trois lignes interurbaines et quatre lignes urbaines pour le compte du S.M.T.C. Parallèlement, la V.F.D. dispense conjointement avec la SEMITAG les services d'un réseau de transport adapté. Ce réseau, disposant de sept minibus, parcourt des circuits fixes mais assure aussi un service à domicile. La V.F.D. transporte 6 millions de voyageurs annuellement pour le compte du S.M.T.C., ce qui porte à environ 38 millions les déplacements effectués dans la région grenobloise grâce au transport en commun.

b) Tramway

Une des caractéristiques particulières des transports de Grenoble est la réinsertion du tramway dans le réseau de transport en commun. La version moderne du tramway se proposait comme la solution adéquate pour résorber la congestion au coeur de l'agglomération et pour desservir plus efficacement les quartiers périphériques.

Cette initiative de la région grenobloise n'est d'ailleurs pas un cas isolé. De fait, la "renaissance" du tramway en France remonte à 1973, donc à l'époque où a été instauré le versement-transport. A ce moment, en effet, la Direction des transports terrestres demandait aux constructeurs de matériel de transport de développer une version moderne du tramway et proposait à six ou sept agglomérations de s'associer à cette démarche. La renaissance du tramway manifeste ainsi la volonté de renforcer le rôle du transport en commun dans les villes françaises. Elle s'inspire en particulier de l'exemple de villes suisses, allemandes et belges (dont la taille s'apparente à celle de Grenoble) pour lesquelles le tramway est une composante importante du réseau de transport en commun.

Dans le cas de Grenoble, plusieurs facteurs ont milité en faveur de l'adoption du tramway. En premier lieu, il y a adéquation entre les besoins de transport de l'agglomération et la capacité qu'offre le tramway. A ce chapitre, la capacité de l'autobus articulé se révèle insuffisante (140 personnes comparativement à 250 pour le tramway) tandis que le métro s'adresse à des villes de taille plus importante. En deuxième lieu, le tramway s'inscrit dans une politique d'aménagement urbain axée vers le piéton puisqu'il circule en surface.

Enfin, il requiert moins d'espace que des aménagements en site propre pour les bus.

Les Grenoblois pourront apprécier l'utilisation de ce mode de transport qui allie le confort et la rapidité. Autres crédits à son actif: l'accessibilité offerte aux fauteuils roulants, la réduction des émissions polluantes et du bruit. Malgré ces avantages, l'instauration du tramway a été l'objet d'une controverse. La question a été tranchée par une consultation populaire (juin 1983), laquelle a fait pencher la balance en faveur du projet dans un résultat serré, mais clair (53 % pour, 47 % contre).

Pour l'installation du tramway proprement dit, les coûts se sont élevés à 850 millions de francs pour 9 kilomètres de ligne. Ces travaux ont également donné lieu à de multiples opérations parallèles, liées au site du tramway: déplacement des canalisations, installation de la câblodistribution, renouvellement du pavage. L'implantation du tramway a aussi été l'occasion de procéder à des rénovations de l'espace urbain: jardins publics, aires de stationnement, espaces verts avec ou sans mobilier urbain (bancs, abris, fontaines, etc.). Ces réaménagements sous-jacents au nouveau plan de circulation se sont élevés à 350 millions de francs.

Le gouvernement a subventionné les infrastructures pour une somme de 315 millions de francs, soit 50 % du total de leur coût. De leur côté, les collectivités locales ont financé l'autre moitié des dépenses et l'achat du matériel roulant.

Bénéficiant dorénavant(1) des services d'un tramway moderne, Grenoble compte en tirer divers avantages. Dans un premier temps, on prévoit que ce nouvel outil de transport permettra d'améliorer la desserte. En raison de son implantation en site propre, le tramway sera beaucoup plus rapide que les bus ne le sont à l'heure actuelle (18 km/h au lieu de 9 km/h); de plus, les bus présentement utilisés au centre-ville seront réaffectés pour renforcer la desserte en périphérie. Dans un deuxième temps, on s'attend à une hausse significative de la part payée par les usagers grâce à un achalandage qui devrait aller en s'accroissant. D'ailleurs, on constate une hausse sensible de la part des déplacements effectués par le biais du transport en commun dans les autres villes qui ont mis un tramway en service (ex.: Nantes). En 1975, cette part s'établissait à 11 % des déplacements; les efforts initialement déployés par les pouvoirs publics ont fait passer cette proportion à 20 % en 1980, niveau maintenu jusqu'en 1985.

Parallèlement à la réalisation du tramway, un système d'aide à l'exploitation (S.A.E.) du réseau bus-tramway est mis en place pour optimiser le rendement des services aux usagers. Les données obtenues seront aussi utilisées pour informer les usagers, en temps réel, sur les parcours et les horaires.

De plus, ce S.A.E. sera intégré au système de contrôle des feux de circulation de manière à coordonner la circulation au

---

(1) La mise en service commerciale a eu lieu en septembre 1987.

centre-ville. Cela permet non seulement des économies d'investissement (ex.: meilleure gestion du parc) et d'exploitation (ex.: moins de temps d'attente aux carrefours), mais si l'amélioration de la qualité du service: meilleure régularité, réduction du temps de parcours, etc.

6.3 Annecy

Sept communes forment le Syndicat intercommunal des transports urbains de la région annécienne (SITURA). Ce syndicat constitue l'autorité organisatrice de transport en commun d'Annecy. Il est administré par des délégués provenant de chaque commune desservie par le réseau de transport. La prise en charge par les pouvoirs publics y est très récente; pour cette raison sans doute, les organisateurs ont pu innover en mettant sur pied un système de transport tout à fait original.

a) Réseau

Les transports en commun de la ville d'Annecy comprennent 4 réseaux: réseau de bus, réseau de minibus, réseau de transport scolaire et réseau express. Chacun peut être facilement identifié par l'usager grâce à une couleur différente.

Le réseau de bus constitue le service de base de la région annécienne. On y retrouve 6 lignes principales et 6 lignes d'extension. C'est la Société intercommunale des bus de la région annécienne (SIBRA) qui est mandatée pour l'exécution du transport par bus. Pour leur part, les services complémentaires aux services de base sont exploités par des transporteurs contractuels.

Le réseau de minibus offre deux types de service, lesquels sont confiés par contrat à des "taxiteurs" et à des transporteurs locaux. D'abord, une ligne assure le service de base à compter de 20 h 30 tandis que deux lignes assurent le rabattement à partir des communes voisines vers les têtes de lignes du réseau de base.

De plus, le réseau de minibus comprend le service régulier "biplus" qui combine les services de transport adapté et les services de transport régulier. Dans cette optique, l'horaire, bien qu'il soit fixe, prévoit suffisamment de temps pour conduire de porte à porte les personnes en fauteuil roulant. D'ailleurs, les minibus qui desservent ces circuits sont spécialement aménagés pour accueillir les handicapés (plate-forme hydraulique et système d'attaches). Les lignes "biplus" convergent toutes vers le centre hospitalier.

Le réseau express est exploité par les transporteurs interurbains sans qu'ils aient à dévier de leurs lignes habituelles. Ce service permet à la clientèle située à l'intérieur du périmètre des transports urbains de bénéficier d'un service complémentaire au service de base offert par la SIBRA. Les arrêts des circuits express sont fixés par le SITURA et le tarif est le même que pour les autres circuits(1).

Le SITURA a eu peu à investir pour la mise en place des circuits express, grâce à une entente originale avec les trans-

(1) Le transporteur interurbain conserve le tarif versé par l'usager.

porteurs interurbains. En effet, le SITURA est l'un des partenaires de l'implantation de la gare d'échanges(1). Les transporteurs interurbains l'utilisent moyennant une redevance. Toutefois, ils peuvent réduire ou annuler cette redevance s'ils acceptent de fournir des services express sur le territoire des transports urbains. Grâce à ce type d'arrangement, le SITURA obtient à peu de frais (environ 200 000 francs par an) 330 000 kilomètres de service supplémentaire et offre à la clientèle une meilleure intégration des services urbains et interurbains.

b) Exploitation

Exception faite du réseau de base, le SITURA fait systématiquement appel à la sous-traitance et ce, autant pour l'exploitation des services de transport proprement dit que pour l'entretien des véhicules et de l'équipement. Cette façon de faire vise sans doute à retourner au milieu des affaires une part importante des contributions versées par le biais du versement-transport. De plus, la méthode s'avère plus économique: chaque véhicule/kilomètre coûte 13,5 francs pour les bus exploités par la SIBRA comparativement à 4,5 francs pour les minibus exploités à contrat.

---

(1) Les autres partenaires sont la Chambre de commerce et d'industrie et la ville d'Annecy.

Par ailleurs, le SITURA a une politique de renouvellement rapide du parc de véhicules: les bus sont remplacés tous les huit ans, les minibus après environ 90 000 kilomètres parcourus. Ainsi, le parc de bus a un âge moyen de quatre ans; dans le cas des minibus, on les utilise habituellement moins de trois ans. Le remplacement rapide du matériel roulant minimise les dépenses d'entretien. Cependant, peu de réseaux adoptent cette politique: moins fortunés, ils constituent pour Annecy un marché de revente intéressant.

Le système de transport en commun d'Annecy présente des services tout à fait originaux, qui se détachent nettement de ceux offerts ailleurs sur le territoire français. L'intégration des différents services (urbain, interurbain, adapté, desserte périphérique) constitue une innovation particulièrement intéressante. Ce mode d'organisation des transports permet de tirer le meilleur parti des diverses ressources et minimise ainsi le coût pour la collectivité.

7. CONCLUSION

7. CONCLUSION

L'organisation des transports en commun urbains en France, si l'on excepte la région parisienne, est largement décentralisée. Les pouvoirs de gestion appartiennent aux collectivités locales; celles-ci sont pleinement autonomes dans leurs décisions et dans leurs actions. En dépit de cette autonomie décisionnelle et des caractéristiques propres à chaque agglomération, on observe de nombreuses similitudes dans les différents réseaux quant aux méthodes de gestion et aux techniques utilisées. Ces analogies sont attribuables à différents facteurs.

Au premier chef, on note le rôle déterminant des sociétés de gestion des réseaux qui fournissent aux organismes de transport un personnel spécialisé en ce domaine.

De même, l'Union des transports publics (U.T.P.), qui regroupe la plupart des transporteurs, assume un important rôle de diffusion. Elle apporte aux entreprises qui gèrent ou qui exploitent des services de transport en commun le fruit de ses travaux de développement de matériel technique (ex.: équipement de perception, véhicules) et de ses études économiques. De plus, l'U.T.P. adopte un rôle de conseil auprès des responsables de transport tout en leur permettant d'échanger sur leurs expériences par le biais de divers comités. Sa mission consiste également à promouvoir les transports collectifs français; l'U.T.P. orchestre toute une publicité de mise en valeur du transport en commun par des actions telles que l'organisation de la Semaine nationale du transport en commun.

L'unité de fond qui se dégage des différents réseaux de transport français est aussi rendue possible grâce à la Direction des transports terrestres (D.T.T.) et au Centre d'études des transports urbains (CETUR). Ceux- ci contribuent à faire connaître les résultats des expériences menées par les différents réseaux. La D.T.T. et le CETUR diffusent également le produit de leurs études aux autorités organisatrices de transport et aux exploitants des réseaux. La D.T.T. et le CETUR développent aussi des outils de planification (ex.: plans de déplacements urbains) et des outils de gestion (ex.: système d'aide à l'exploitation).

Le Québec peut retirer certains enseignements de l'expérience française en matière d'organisation des transports, d'abord en ce qui concerne la présence de sociétés de gestion. Ce type d'entreprise, contribuant grandement à l'essor de l'industrie du transport en France, ne peut sans doute pas être implanté au Québec, son marché étant trop restreint.

Toutefois, une coopération plus étroite entre les organismes de transport québécois pourrait constituer une solution de rechange. La mise en commun des ressources très spécialisées (ex.: en marketing, en systèmes de gestion) amènerait des avantages comparables à ceux qu'apportent les sociétés françaises de gestion des réseaux. De même, les transporteurs urbains québécois pourraient, un peu à la manière de l'U.T.P., unir leurs efforts pour mener conjointement une campagne de promotion du transport en commun s'étendant à l'ensemble des réseaux.

Pour ce qui est du financement du transport en commun, l'action du gouvernement français à l'intention des réseaux de province se caractérise par des actions modestes mais à grandes retombées.

D'une part, le gouvernement a autorisé les collectivités locales à prélever une taxe sur la masse salariale, laquelle est exclusivement consacrée au transport en commun. Ce mode de financement innovateur s'est révélé la clé du développement des services de transport en commun. Cette nouvelle source de financement a en effet permis aux collectivités locales de prendre en charge les services sans pour cela hausser l'impôt foncier ou réduire les sommes réservées aux autres services déjà sous leur responsabilité. Profitant de l'occasion, les autorités locales ont utilisé ces fonds additionnels pour accroître la quantité de services offerts.

D'autre part, les subventions versées dans le cadre des contrats de développement, même si les sommes versées étaient limitées, ont orienté les réseaux de transports français vers l'expansion. Il en va de même pour les subventions accordées à la réalisation d'infrastructures; même si plus de la moitié du coût des infrastructures et la totalité du coût du matériel roulant devaient être assumés par les autorités locales, des travaux nombreux et importants ont été réalisés grâce au rôle moteur joué par les subventions.

Bref, les subventions versées par le gouvernement, même si elles sont modestes en termes relatifs, ont servi de levier au développement intensif des réseaux français. Ces subventions n'ont pas servi à couvrir les besoins financiers de base, comme c'est le cas au Québec.

Les actions des dirigeants politiques ont amené les réseaux de transport à un haut niveau de développement, mais l'expansion a entraîné des déficits d'exploitation de plus en plus élevés. La situation est particulièrement problématique dans certains petits réseaux.

Comme il n'existe pas de solution miracle au problème, la voie qui semble s'imposer actuellement aux autorités organisatrices consiste à freiner l'expansion des réseaux pour mettre davantage l'accent sur

l'amélioration de la rentabilité des services. Concrètement, cela signifie d'abord l'augmentation de la vitesse commerciale par des aménagements de voirie appropriés; cela signifie aussi l'amélioration des systèmes d'information aux usagers (S.A.I.) afin de mieux rejoindre la clientèle actuelle et d'attirer de nouveaux clients. Le gouvernement s'inscrit pleinement dans cet effort en orientant désormais son assistance financière vers l'amélioration de la productivité. Progressivement, les contrats de développement (et les subventions qui y sont reliées) sont remplacés par des contrats de productivité dont l'objectif sera justement l'atteinte de meilleures performances financières.

En région parisienne, la situation diffère de façon importante de celle des réseaux de province; le volume des déplacements et la taille des entreprises dépassent tout ce qui existe ailleurs. De plus, la participation financière du gouvernement y est plus élevée (5 milliards de francs sur des dépenses totales de 20,5 milliards en 1985), notamment parce qu'il assume 70 % du déficit. Cette participation financière plus élevée amène le gouvernement à s'engager directement dans l'organisation:

- l'autorité organisatrice, le Syndicat des transports parisiens, est contrôlée par le gouvernement;

- les deux principaux exploitants, la R.A.T.P. et la S.N.C.F., sont des sociétés d'État.

Ainsi, le gouvernement semble en mesure de contrôler ses engagements financiers puisqu'il possède le dernier mot en ce qui a trait aux tarifs, au budget et au rythme des investissements.

ANNEXE I

PROGRAMME DE LA MISSION

ANNEXE I

PROGRAMME DE SÉJOUR EN FRANCE DE MONSIEUR MARC-YVAN COTÉ, MINISTRE DES TRANSPORTS

(20 au 26 mai 1987)

Mercredi 20 mai

11 h 15: Arrivée de M. COTÉ, accompagné de Mme Micheline AUBÉ, directrice adjointe de Cabinet, MM. Liguori HINSE, sous-ministre adjoint, et Michel BEAULÉ, chef de division, à Roissy I.

Accueil par M. Jean-A. RENÉ, directeur de la Coopération.

12 h 00: Tête-à-tête entre le Délégué général du Québec, M. Jean-Louis ROY, et M. COTÉ, à la Délégation générale du Québec.

12 h 45: A la Délégation générale du Québec, revue du programme de la visite et déjeuner-buffet.

14 h 00: Rencontre avec M. Bertrand FAUVEAU, président de l'Association internationale permanente des Congrès de la Route au siège de cette association.

17 h 00: Départ pour Lyon par le TGV. Un membre de la direction de la Communication de la SNCF accompagne la délégation. Entretiens sur le développement du réseau TGV.

19 h 04: Arrivée à la Gare de Lyon Part-Dieu et accueil et accompagnement par M. MARGUERITE, secrétaire général adjoint de la Préfecture.

Installation de M. COTÉ et de sa suite, ainsi que de M. François CHOINIÈRE, conseiller à la Coopération, à l'Hôtel Royal, Place Bellecour.

Jeudi 21 mai

08 h 30: Des voitures de la Préfecture conduisent M. COTÉ et sa suite au Syndicat mixte des Transports pour le Rhône et l'Agglomération lyonnaise (SYTRAL).

09 h 30: Entretiens avec le SYTRAL sur l'organisation et le financement du système des transports collectifs de l'agglomération lyonnaise.

11 h 30: Apéritif offert par le président du SYTRAL, le docteur Frédéric Dugoujon.

Déjeuner libre.

14 h 18: Départ de la Gare de Lyon Part-Dieu pour Annecy.

16 h 29: Accueil à la Gare d'Annecy par le Président du Syndicat intercommunal des Transports urbains de la Région annecienne (SITURA), par les représentants du Préfet et de la Direction départementale de l'Équipement.

17 h 00: Brève visite du réseau et entretiens avec la direction du SITURA.

19 h 00: Fin des entretiens.

19 h 15: Cocktail à la résidence du Préfet de la Haute-Savoie, M. Jean JOUANDET, où sont également présents, entre autres, des membres de la direction de SITURA et le Président de l'Association France-Québec.

Installation à l'Hôtel l'Abbaye.

20 h 30: Dîner offert par la SITURA à l'Hôtel l'Abbaye.

Vendredi 22 mai

09 h 30: Des voitures de la Préfecture conduisent M. COTÉ et sa suite à la Gare d'Aix-les-Bains.

10 h 47: Départ pour Grenoble.

11 h 41: Arrivée à Grenoble et accueil par un représentant de la Préfecture. M. COTÉ est conduit au siège de la Société d'économie mixte des Transports de l'Agglomération grenobloise (SEMITAG).

12 h 15: Rencontre avec le président de la SEMITAG, le sénateur Charles DESCOURS, et avec des membres du conseil d'administration et de la direction de cet organisme.

13 h 15: Déjeuner offert par la SEMITAG et présidé par M. Charles DESCOURS.

14 h 30: Visite du chantier du tramway.

15 h 30: Rencontre avec la presse grenobloise.

16 h 00: Entretiens avec un représentant d'associations d'usagers ainsi qu'avec la direction du Syndicat mixte des Transports en commun de l'Agglomération grenobloise (SMTC).

18 h 00: Buffet offert par la SEMITAG.

20 h 00: Départ de Grenoble pour Paris par avion.

20 h 55: Arrivée à Orly ouest.

Accueil par M. Jean-A. RENÉ, directeur de la Coopération.

Installation à l'Hôtel Castille.

Samedi 23 mai

10 h 00 Visite de l'Assemblée Nationale en compagnie du directeur de la Coopération internationale pour l'Assemblée Nationale française.

20 h 00: Dîner privé à la résidence de M. Jean-A. RENÉ, directeur de la Coopération.

Dimanche 24 mai

Journée libre.

Lundi 25 mai

09 h 30: à 11 h 30 Rencontre avec Mme Chantal LECOMTE, chargée de la sous-direction du Service des Transports urbains, régionaux et départementaux (STURED), au 244 boul. St-Germain.

12 h 15 Déjeuner au Restaurant Le Relais St-Germain avec M. Pierre BARRIER, directeur-adjoint du métro, et Patrick PIGEAULT de la Régie autonome des Transports parisiens (RATP).

14 h 30: M. Patrick PIGEAULT, chargé des Relations extérieures à la RATP, prend en charge M. COTE pour le conduire au Centre des Relations publiques à la station de métro CHATELET-LES-HALLES.

16 h 30: Visite du Poste de contrôle central du métro.

17 h 30: Rencontre avec M. Claude COLLET, vice-président délégué du Syndicat des Transports parisiens (STP).

19 h 00: Entretien avec M. Jean-Philippe BERNARD, directeur des Relations internationales à la SNCF, à l'Hôtel Castille.

20 h 15: Dîner offert par M. Paul REVERDY, président-directeur général de la RATP, au restaurant Le Doyen.

Mardi 26 mai

08 h 30: Petit déjeuner offert par le ministre délégué auprès du ministre de l'Équipement, du Logement, de l'Aménagement du Territoire et des Transports, chargé des Transports, M. Jacques DOUFFIAGUES, au 32, avenue du Président Kennedy.

10 h 00: Entretiens au siège social de l'Union des transports publics (UTP), avec des représentants de l'UTP ainsi qu'avec des représentants de la Compagnie générale française de transports et d'entreprises qui exploite des réseaux de transport urbain dans plusieurs agglomérations françaises.

14 h 25: Départ pour Montréal.

ANNEXE II

PERSONNES RENCONTRÉES

ANNEXE II

PERSONNES RENCONTRÉES

PARIS

Régie autonome des transports parisiens

Paul Reverdy, président

Pierre Barrier, adjoint au directeur du métro

Patrick Pigault, chargé des relations extérieures

Syndicat des transports parisiens

Claude Collet, vice-président

Union des transports publics

Daniel Dumont, U.T.P.

Pierre-François Kuhn, attaché à la direction générale,
Cie générale française de transports et d'entreprises

Alain de Corson, Cie générale française de transports et d'entreprises

SNCF

Jean-Philippe Bernard, directeur
Direction de la coopération internationale

Ministère des Transports

Jacques Douffiagues, ministre délégué auprès du ministre de l'Équipement, du Logement, de l'Aménagement Territoire et des Transports, chargé des Transports

Chantal Lecomte, responsable du Service des transports urbains, régionaux et départementaux, Direction des transports terrestres

LYON

Docteur Frédéric Dugoujon, président, Syndicat mixte des transports pour le Rhône et l'agglomération lyonnaise, (SYTRAL)

Chantal Burgard, directrice de l'administration, SYTRAL

Michel Escoffier, directeur des finances, SYTRAL

Bernard Simon, directeur du réseau, SYTRAL

GRENOBLE

Charles Descours, sénateur, président du Syndicat mixte des transports en commun (S.M.T.C.)

Claude Sagnard, conseiller général, président des Voies ferrées du Dauphiné

Philippe Bloyet, directeur général, Régie départementale des V.F.D.

Hubert Guyot, directeur général, SEMITAG

Maurice Lambert, directeur technique, S.M.T.C.

ANNECY

Jean Jouandet, préfet, Commissaire de la république, Département de la Haute-Savoie

Jean-Louis Corajoud, président, Syndicat intercommunal des transports urbains de la région Annecienne (SITURA)

Gérard Boulay, directeur général, SIBRA

Francis Mercier, directeur de la production, SIBRA

Alain Bourion, Direction départementale de l'Équipement

Marc Onillon, Direction départementale de l'Équipement

ANNEXE III

DOCUMENTS REÇUS

ANNEXE III

DOCUMENTS REÇUS

Union des Transports Publics (U.T.P.)

- Livre blanc (Avignon, juin 1986)
  - . Pour une politique des transports publics (SAE, perspectives sociales, enjeux économiques, communication, monétique)
  - . Les entreprises de demain
  - . Orientations pour le futur
- Revue "Transport public" (avril 1987)
- Statistiques et ratios 1985, U.T.P.
- Chemise d'information U.T.P.
  - . Portrait de l'U.T.P.
    - nature
    - composition
    - organigramme
    - réseaux
  - . Rôle
  - . Réalisations

Direction régionale de l'équipement d'Ile-de-France

- Les transports de voyageurs en Ile-de-France, 1985

Ministère délégué chargé des transports

- Réglementation sociale européenne dans les transports routiers applicables à compter du 29 septembre 1986
- La note mensuelle d'information de la Direction des transports terrestres: "Transports terrestres, données chiffrées 1985"

Ministère de l'Équipement, du Logement, de l'Aménagement du territoire et des Transports

- Statistiques relatives aux transports non urbains de voyageurs, année 1984
- Guide du transport des familles 1986-1987
- Cent un réseaux urbains de transports collectifs
  - . Évolution 1980-1985
  - . Situation 1985

Pochette d'information de la Société nationale des chemins de fer (S.N.C.F.)

- T.G.V.
  - . Réseau
  - . Performance
  - . Statistiques de fonctionnement, résultats financiers
  - . Projets
- Le poste de commandement de la ligne à grande vitesse
- La ligne à grande vitesse Paris-Sud-Est
- Construction de la ligne nouvelle T.G.V. Atlantique
- Revue générale des chemins de fer (décembre 1986)

Pochette d'information de la Régie autonome des transports parisiens (R.A.T.P.)

- R.A.T.P.: carte d'identité de l'entreprise
- Le métro aujourd'hui
- Le métro, des origines à nos jours
- Les transports de surface des origines à nos jours
- L'autobus d'aujourd'hui
- Exercice 1985
- Fiches
  - . L'autobus articulé (PR 180), le Superbus de la R.A.T.P.
  - . L'autobus standard
  - . SOSIE, le simulateur de ligne de métro
  - . MI 79 (métro de surface; R.A.T.P. et S.N.C.F.)
  - . MF 77 (métro souterrain)

Association professionnelle des transporteurs publics routiers de voyageurs de la région des transports parisiens (A.P.T.R.)

- L'entreprise privée au service du transport public

Pochette d'information du Syndicat des transports parisiens (les transports collectifs en région parisienne)

- Syndicat des transports parisiens (S.T.P.)
  - . Organisation
  - . Zones de compétence
  - . Missions
  - . Services
  - . Ressources
  - . Bilan 1984
  - . Résultats (1974-1984)

- Le financement des transports collectifs en région parisienne

- Les études menées en région parisienne pour une meilleure intégration des différents réseaux collectifs en matière de tarification et de paiement

- Part relative supportée par l'usager dans les transports urbains (métro et réseau de surface)

- A.D.A.T.R.I.F. (Association pour le développement et l'amélioration des transports en région Ile-de-France)

- Textes sur l'organisation des transports de voyageurs dans la région parisienne

  . Décret portant statut du Syndicat des transports parisiens

  . Décret portant statut de la Régie autonome des transports parisiens

  . Divers décrets sur l'organisation des services de transport des voyageurs en région parisienne

  . Note relative au Contrôle de l'État sur la R.A.T.P. par la mission de contrôle économique et financier des transports, 29 septembre 1986

- Les charges salariales: contributions et formalités incombant aux employeurs - Chambre de commerce et d'industrie de Paris, 1987-1.

Pochette d'information du Syndicat mixte des transports pour le Rhône et l'agglomération lyonnaise (SYTRAL)

SYTRAL

- SYTRAL

  . Évolution du transport en commun
  . Décentralisation, nouvelle structure opérationnelle
  . Modes d'intervention
  . Enjeux
  . Financement
  . Projets

- Budget primitif 1984
- Financement de la ligne D du métro
- "Sytral Flash" (bulletins d'information de juin 1986 et de février 1987)
- "Rendez-vous avec la France! Lyon" (document publicitaire de la région lyonnaise)

T.C.L. (Société lyonnaise de transport en commun)

- Rapport d'activité 1985
- Le réseau bus-métro de l'agglomération lyonnaise

Agglomération grenobloise

T.A.G. (Transports de l'agglomération grenobloise)

- Fiche d'information
  - . Histoire
  - . Organisation
  - . Réseau
  - . Statistiques de fonctionnement
  - . Personnel
  - . Installations
  - . Informatique
  - . Parc des véhicules
  - . Tramway

S.M.T.C. (Syndicat mixte de transport en commun)

- Dossier d'information sur la réalisation du tramway de l'agglomération grenobloise

Pochette d'information du Syndicat intercommunal des transports urbains de la région annécienne (SIBRA)

- SIBRA (comprenant horaires, cartes, parcours, réseaux express, SITURA-SIBRA INFOS)

Syndicat d'initiative d'Annecy et d'action touristique du lac

- Annecy municipal
- Brochures publicitaires, cartes postales.

ANNEXE IV

LISTE DES PARTICIPANTS

ANNEXE IV

LISTE DES PARTICIPANTS

Monsieur Marc-Yvan Côté, ministre des Transports, responsable du développement régional.

Madame Micheline Aubé, directrice adjointe du cabinet du ministre des Transports.

Monsieur Liguori Hinse, sous-ministre adjoint, directeur général du Transport des personnes et des marchandises.

Monsieur Michel Beaulé, chef de la division institutionnelle et financière du Service du développement des politiques, Transport des personnes et des marchandises.

Accompagnateur

Monsieur François Choinière, conseiller en Coopération, Délégation générale du Québec.

Gouvernement du Québec
Ministère des Transports